

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

KAREN LUANA TONKELSKI

**TAXI *VERSUS* UBER: *UPGRADE* TECNOLÓGICO E O “CHOQUE” COM A
ECONOMIA TRADICIONAL**

CURITIBA

2019

KAREN LUANA TONKELSKI

**TAXI VERSUS UBER: *UPGRADE* TECNOLÓGICO E O “CHOQUE” COM A
ECONOMIA TRADICIONAL**

Artigo apresentado à disciplina de TCC II, como pré-requisito à conclusão do curso de Direito, do Setor de Ciências Jurídicas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor Jeferson Teodorovicz.

CURITIBA

2019

TAXI VERSUS UBER: *UPGRADE* TECNOLÓGICO E O “CHOQUE” COM A ECONOMIA TRADICIONAL

Karen Luana Tonkelski

RESUMO

O trabalho apresenta um estudo referente a implementação e regulamentação dos aplicativos de transporte de passageiros, inaugurados através da modalidade de economia compartilhada, fruto da globalização. No Brasil, a chegada de aplicativos como Uber acabou gerando múltiplas discussões, por se tratar de um novo nicho de serviço, não discriminado especificamente em nenhuma legislação vigente, gerando assim um conflito entre a modernidade (Uber) e a tradicionalidade (Táxis). Além de possuir legislação específica, a implementação dos aplicativos de transporte conta com o amparo constitucional através de princípios como a livre iniciativa, atendendo por fim, o interesse da coletividade. O presente trabalho tem como metodologia revisão bibliográfica, pesquisa jurisprudencial e pesquisas em portais de notícias.

Palavras-chave: Uber, economia compartilhada, livre iniciativa.

ABSTRACT

This article presents a study regarding the implementation and regulation of transportation apps, based in shared economy modality, a result of globalization. In Brazil, apps like Uber arrived side by side with countless discussions due to be a new type of service not specified in any local legislation of that time, creating conflicts between the modernity (Uber) and traditionality (taxi). In Brazil, the arrival of applications such as Uber ended up generating multiple discussions, as it is a new service niche, not specifically discriminated against in any current legislation, thus generating a conflict between modernity (Uber) and traditionality (Taxis). In addition to having specific legislation, the implementation of transportation applications relies on constitutional protection through principles such as free enterprise, ultimately meeting the interest of the community. This study consists in bibliography review, jurisprudential research and news websites researches.

keywords: uber, shared economy, free market.

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento tecnológico abriu novas possibilidades no que se refere às atividades cotidianas da maioria dos brasileiros, exemplos disso são os aplicativos de transporte individuais de passageiros, serviços de hospedagem e hotelaria, alimentação e até mesmo vestuário.

A adequação desses novos serviços conflita com as questões que movimentam a economia tradicional capitalista, que visa a acumulação de bens e lucro, abrindo pouco ou nenhum espaço para novos modelos, como é o caso da economia compartilhada.

A economia compartilhada altera não só o sistema tradicional, como também muda os hábitos de uma sociedade, que passa de um modelo restritivo de consumo para outro, que, através de aplicativos como o Uber, IFood, Airbnb, Roupa Livre, facilita atividades rotineiras, melhorando inclusive a qualidade de vida. A troca de bens entre vendedores e compradores dá lugar ao acesso a curto prazo entre servidores e clientes que operam em rede. Um grande exemplo disso foi a chegada da empresa Uber no Brasil, em maio de 2014, na cidade do Rio de Janeiro, que veio com o objetivo de oferecer maior comodidade aos usuários e um acesso dinâmico, por meio de um aplicativo, que já era utilizado no Estados Unidos (UBER, 2019).

A chegada dos aplicativos de serviço de transporte individuais de passageiros no Brasil ocasionou inúmeras discussões, a principal delas era a pressão, principalmente por parte dos taxistas, de que o serviço fosse considerado irregular, baseado na alegação de concorrer diretamente com os mesmos, tendo em vista que não havia uma legislação específica. Fato é que, essa questão logo foi suprida, já que a Constituição prevê princípios como o da Livre Iniciativa (artigo 1, IV), e afirma ainda que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho e no princípio anterior (artigo 170).

Apesar de superada a questão da ilegalidade, surge uma nova discussão: determinar quem poderia legislar sobre o tema e de que maneira isso seria feito, pois mesmo havendo a previsão Constitucional, ainda não havia regulamentação. Neste cenário é apresentada a Lei 12.578/2012, que apesar de versar sobre Política Nacional de Mobilidade Urbana, também não previa a implementação dos serviços

de transporte individual de passageiros, já que este serviço só chegou ao Brasil em 2014.

Devido a essa lacuna na legislação, o Congresso Nacional se viu pressionado, tanto pelos taxistas quanto pelos motoristas de aplicativo, a determinar quais seriam as providências a serem tomadas a respeito da regulamentação Federal do uso de aplicativos de transporte individual ou compartilhado de passageiros. Com isso foi promulgada a Lei 13.640/2018 (Lei do Uber), a qual reconhece a atividade e regula algumas questões, entre elas, delegar competência exclusiva aos municípios para não só regulamentar, como fiscalizar a atividade desenvolvida pelas plataformas virtuais.

Complementarmente, este trabalho abordará o processo de regulamentação em Curitiba, uma das capitais brasileiras que também recepcionou empresas como a Uber e se viu compelida a legislar sobre o tema.

O trabalho utilizou revisão bibliográfica, pesquisa jurisprudencial e acesso a portais de notícias para desenvolver o tema.

2. O FENÔMENO DA GLOBALIZAÇÃO E A ECONOMIA COMPARTILHADA: UMA NOVA VISÃO VOLTADA PARA SERVIÇOS E CONSUMO

Diversos autores já se ocuparam em estudar este fenômeno, sendo assim, existem inúmeros conceitos para definir o que é e como surge a Globalização. Este tema pode ser observado a partir de vários aspectos, sejam eles, sociais, políticos ou econômicos. Porém, a maioria dos conceitos compreende que a Globalização é uma expressão da contemporaneidade, introduzindo novas dinâmicas com importante dimensão e impacto, e que constituem uma verdadeira transformação do mundo em que vivemos. De acordo com Campos e Canavezes (2007):

Algumas tendências e acontecimentos recentes são geralmente apresentados como tendo tido uma forte influência no processo de Globalização, um deles é o desenvolvimento das ciências e da tecnologia, em particular no que diz respeito à implementação de uma rede de acessibilidades e transportes à escala mundial, por um lado, e uma rede de infra-estruturas comunicacionais que constituem um suporte fundamental no processo de Globalização(CAMPOS; CANAVEZES, 2007, p 18 e 19).

Segundo Cordeiro e Ribeiro (2002, p.1) “(...) o avanço tecnológico, a globalização acelerada, as mudanças em tempo real, os novos modelos de negócios são tidos como novos paradigmas, exigindo da sociedade como um todo, uma adaptação para conviver com essas mudanças”.

O regime capitalista sempre manteve o foco na lucratividade e no produto mas, no entanto, o contexto atual mostra-se mais colaborativo e cooperativo com foco no consumidor. Sendo assim, o surgimento de novas demandas, é capaz de modificar os modelos tradicionais de negócios, transformando-os em inclusivos e participativos (UNGHARE; LUDWIG, 2018,p.2).

Entender a Globalização como um fenômeno de inovação tecnológica, auxilia no processo de compreensão da economia compartilhada, uma nova categoria, que surge justamente nesse contexto, com a era digital e o desenvolvimento de serviços que anteriormente já existiam, porém, agora são apresentados de maneira diferente através de plataformas virtuais, ao alcance dos dedos.

A economia compartilhada existe enquanto plataforma, esta, coordena determinado grupos de indivíduos e permite que os mesmos compartilhem recursos, sejam eles físicos, intelectuais ou de tempo. Nas plataformas os indivíduos podem compartilhar, alugar, trocar ou doar bens, comprar e vender produtos mas também serviços.

De acordo com Felländer, Ingram e Teigland (2015, p. 19 e 20), em trabalho publicado no Fórum Empreendedor Sueco, economia compartilhada envolve a troca entre indivíduos, de recursos ociosos tangíveis ou intangíveis, em contextos globais ou locais. Essa troca é feita por meio de plataformas digitais que permitem a diminuição dos custos de transação.

Segundo Behs (2017, p.05) “empresas como Uber e Airbnb, dentre os maiores expoentes deste tipo de economia, propiciam renda para muitas pessoas que estão desempregadas ou com renda insuficiente simplesmente permitindo que eles utilizem seus recursos ociosos”.

Empreendimentos como estes, quebram cadeias monopólicas de serviços, em pouquíssimo tempo. Através de sua chegada ao mercado deixam claro que não usar recursos que são tradicionalmente empregados, não é um malefício na prestação de seus serviços, mas sim uma sacada genial, pois mesmo administrando

menos recursos ao se inserirem no mercado, o formato das plataformas acaba interligando pessoas, recursos e organizações, que revolucionam o modo de aplicar serviços e obter retorno, tendo a informação e tecnologia como a principal ferramenta ([CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018, p.34], [BEHS, 2017, p. 8]).

De acordo com informações apresentadas pelo Oxera Economics Council (2015), estas plataformas de economia compartilhada tem algumas características principais:

1. Facilitam a troca: possibilitam o casamento entre duas partes fragmentadas de um mercado que possivelmente não existiria se não fossem essas plataformas ou existiriam a um custo muito mais alto. Ou seja, criam um novo mercado. No caso do Uber, entre motoristas parceiros que possuem um carro e usuários que precisam utilizar esse bem para o seu deslocamento.
2. Tem uma estrutura que melhora conforme cresce: a chance de uma combinação de interesses entre duas partes fragmentadas aumenta na medida que mais peers se interessam e se integram à plataforma. No Uber isso se reflete na medida em que quanto mais indivíduos acessam a plataforma, mais rápido usuários e motoristas poderão se encontrar e iniciar uma viagem.
3. As combinações são instantâneas: os serviços em geral são oferecidos sob demanda, no momento em que a necessidade aparece e sem necessidade de um contrato de longo prazo. O Uber faz isso via aplicativo, e o usuário aceita os termos de uso quando começa a usar a plataforma.
4. Transações pressupõem confiança entre as pessoas: devido à fragmentação das transações, mas principalmente porque o contato entre os indivíduos costuma ser pessoal, é necessário que haja um grande nível de confiança entre as partes. Essa confiança é facilitada pelos sistemas de avaliação e feedback disponíveis nas plataformas e reduz a assimetria de informação, assim como no caso da avaliação de motoristas e usuários do Uber (OXERA ECONOMICS COUNCIL, 2015).

A ascendência dessas plataformas significa que a tecnologia está transformando a economia de serviços, permitindo trocas offline mais baratas do que serviços convencionais. As grandes empresas envolvidas no setor se colocam apenas como intermediadores – o Uber, por exemplo, define-se como uma plataforma que conecta usuários e motoristas, jamais como uma empresa de transportes, o que teria implicações legais, trabalhistas e regulatórias completamente diferentes para o negócio (UBER, 2019).

Para as plataformas os gastos e os lucros estão vinculados, já que, há usuários em ambos os lados (os motoristas parceiros e os consumidores do serviço de transporte que utilizam o aplicativo). Observando por esse aspecto, pode-se dizer que ambos entregam algum retorno para as empresas de tecnologia das quais

fazem parte, somado ao crescimento em larga escala, torna-se um produto altamente lucrativo para estas empresas.

3. UBER: EXPERIÊNCIA BRASILEIRA

De acordo com o Oxera Economics Council (2015) o debate sobre regulamentação ou não dos serviços de economia compartilhada se dá principalmente a respeito de questões de qualidade do serviço prestado, seguros, taxações e legislações de saúde e segurança (BEHS, 2017, p.26) . Nesse contexto, será feita uma análise da experiência brasileira com a chegada do aplicativo Uber, marcada por diversos protestos de concorrentes que são submetidas a controles e regulamentações governamentais, como é o exemplo dos táxis.

A vinda do Uber ao Brasil, aconteceu no ano de 2014 exatamente na época da Copa do Mundo, não ao acaso, a empresa escolheu este evento para inaugurar seus serviços e as primeiras cidades a receberem a novidade foram o Rio de Janeiro, seguido por São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. O serviço ofertado pela empresa tecnológica deu tão certo que se espalhou por todo o Brasil e hoje já está presente em mais de 100 (cem) cidades brasileiras (UBER, 2019).

Essa novidade sem dúvidas agradou ao público. Porém, a partir desse crescimento quase que instantâneo, se observam os primeiros sinais de embates relativos a regulamentação desse novo mercado.

3.1 REGULAMENTAÇÃO E O CONFLITO UBER X TÁXI

Algumas coisas podem favorecer a disputa entre taxistas e motorista de aplicativos como o Uber. Aspectos concorrenciais, neste sentido, deixam claro o motivo de serviços de transporte individual de passageiros serem “temidos” pelos taxistas, pois estes percebem que em pouco tempo deixam de ser exclusivos no mercado e passam a dividir sua profissão com outra classe de motoristas, onde ninguém sabe ao certo se poderia ou não estar atuando, mas que ainda assim, exerce seu trabalho, aparentemente, de um modo mais fácil e rápido, colocando mais carros para circular e fazendo com que os preços sejam mais em conta se comparado aos ofertados pelos táxis (BEHS, 2017, p.33-35).

A perda de valor de mercado faz com que taxistas de todo mundo exercessem grandes pressões regulatórias sobre políticos e legisladores. Se realizou um estudo sobre o impacto do Uber no mercado de táxis no Brasil, com o objetivo de verificar se as caronas pagas contratadas por meio do aplicativo Uber ofereceram algum grau de substituição, ou teriam exercido algum grau de rivalidade, com as corridas de táxis contratadas por meio dos aplicativos de celulares, como por exemplo o 99taxi e o Easy Taxi (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2016, p. 01-31).

Taxistas e proprietários de licenças de táxis afirmam que o aplicativo Uber opera diretamente no mercado de corridas de táxis, fornecendo um substituto perfeito para os serviços já prestados pelo mercado regulado. Já a empresa de aplicativo Uber afirma que seus principais concorrentes são os veículos particulares (UBER 2019).

De acordo com um estudo, realizado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em parceria com o Departamento de Estudos Econômicos (DEE), a chegada de aplicativos de transporte como o Uber em algumas capitais, ao invés de tomar para si uma parcela relevante das corridas feitas por táxis, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de táxi. Isto quer dizer, em suma, que o Uber não apossou-se da cartela de clientes dos táxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda (RESENDE; LIMA, 2018, p.42-45).

O mercado de táxis é regulamentado no mundo todo, inclusive no Brasil. A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, define transporte público individual como o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas (art. 4º, inciso VIII).

A principal característica dos Serviços de táxi é quanto a sua classificação legal. A lei o define como serviço público, por isso, há diferenças entre táxis e aplicativos de transporte individual de passageiros. O Estado reserva aos taxistas vantagens como espaços públicos (“pontos de táxi”) para o desenvolvimento de sua atividade, a possibilidade de transitar pelas ruas em busca de passageiros (“bandeirada”), benefícios tributários para aquisição do veículo. Ademais, a

regulamentação dos táxis, historicamente, fez-se necessária por falhas de mercado, como imperfeições econômicas, questões de segurança dos passageiros, abusos a turistas e o uso como transporte público (MINISTÉRIO DA FAZENDA, NOTA TÉCNICA 06076/2017 p. 21) .

No Brasil, como ocorre em muitos países, a maior parte dos municípios regula principalmente as tarifas de táxi, baseado nas assimetrias de informação que colocam os consumidores em posição de desvantagem relativamente aos taxistas. Os passageiros não teriam condições de procurar pelos melhores preços e serviços, pois não conseguiriam prever quando passará o próximo táxi nem o valor que cobraria, logo, os taxistas não teriam incentivos a cobrar preços mais baixos, pois não se beneficiam de maior demanda de passageiros, o que os levaria a cobrar tarifas mais elevadas (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2017, p.24).

Entender essas informações se faz necessário para poder discutir a permanência do Uber, mas também, a convivência com outros serviços, como os Táxis, já que a economia compartilhada e esse mercado inovador e tecnológico vieram para ficar.

4. A REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Com a atuação da Uber no Brasil, desde 2014 e todos os conflitos que sucederam a chegada do mesmo, surge uma nova demanda legal, pressionada principalmente pela classe dos taxistas que se mobilizam para, em um primeiro momento, questionar a legalidade da prática exercida pela empresa Uber.

Na época, comumente apareciam manchetes como esta, publicada no portal G1 em São Paulo:

Taxistas e motoristas do aplicativo Uber, serviço de transporte privado via smartphones, entraram em conflito nas duas maiores cidades do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, entre a noite desta quinta (28) e a madrugada desta sexta-feira (29)(...)O Uber disse que repudia qualquer tipo de violência.(...) Em nota, a Simtetaxis (Sindicato dos Motoristas nas Empresas de Táxi no Estado de SP), que participou da manifestação, disse que repudia a violência e acusa o poder público de se omitir sobre a questão (PORTAL G1 SÃO PAULO, 2016).

A maior problemática, se devia ao fato de existir uma lacuna na lei, já que o texto que estabelecia uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.578/2012) estava ultrapassado e não englobava as especificidades da economia compartilhada tampouco, versava sobre o transporte individual de passageiros.

Através da pressão pública exercida pelos taxistas, alguns municípios começam a editar leis proibindo a atuação dos motoristas de aplicativos, o que resulta em um parecer, enviado na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 449, ajuizada pelo Partido Social Liberal (PSL), onde a procuradora-geral da República Raquel Dodge sustenta que:

Além de negócio passível de exploração econômica, o transporte de passageiros é atividade sensível à organização social, porque afeta a liberdade de locomoção e circulação, mobilidade, proteção ao meio ambiente. O bem-estar dos cidadãos e a dimensão pública da questão devem se sobrepor ao interesse privado ou comercial no que tange à organização do espaço urbano, mas a maneira como essa ponderação deve ser feita, organizada e administrada não compete ao Poder Judiciário (DODGE, 2017,p.15)

O aplicativo Uber trouxe mudanças culturais e se apresenta como uma solução para o melhoramento do trânsito e da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. O serviço prestado pela Uber não se constitui como ilegal, apesar de ter sido muitas vezes acusado por isso.

4.1 A CONSTITUIÇÃO E A ORDEM ECONÔMICA: PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA

O art. 1º da Constituição Federal da República (texto promulgado em 05 de outubro de 1988) disciplina que “Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: I–a soberania; II–a cidadania; III–a dignidade da pessoa humana; IV–os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa”.

A Constituição brasileira recepciona um capítulo exclusivamente voltado à Ordem Econômica, baseado nisso, entende-se que a função deste é regulamentar o funcionamento do mercado com um mínimo de controle das relações econômicas e possibilitar a realização da justiça social harmonizada aos princípios expressos no art. 170, tais como a função social da propriedade, a defesa do consumidor, a redução das desigualdades regionais e sociais, a busca do pleno emprego (COMPARATO, 1997, p. 19).

De acordo com art. 170 da Constituição Federal:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
I - soberania nacional;
II - propriedade privada;
III - função social da propriedade;
IV - livre concorrência;
V - defesa do consumidor;
VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;
VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
VIII - busca do pleno emprego;
IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.
Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Para Eros Roberto Grau, o conceito de Ordem Econômica pode ser discutido através de diversas searas, nele podem estar contidas questões de perspectivas substanciais, resistência ao poder imposto pelo Estado mas também pode ser utilizado para garantir melhores condições de vida, no caso em tela, pode ser aplicado o princípio da Livre Iniciativa, que visa assegurar a atividade da empresa Uber e de seus motoristas parceiros (GRAU, 2008, p. 202).

Outros autores lecionam sobre o princípio da Livre Iniciativa. Neste sentido, defende Calixto Salomão:

[...] a livre iniciativa deve ser desenvolvida num regime de livre concorrência. Assim, na organização da economia de mercado, deve existir liberdades de iniciativa, se desenvolvendo com mais presença da competitividade, mais constante disputa das livres negociações (SALOMÃO FILHO, 2000, p.9).

Seguindo esta mesma perspectiva, Tavares leciona que:

[...] a livre iniciativa é como um princípio de decorrência lógica da proteção ao princípio da livre concorrência, eis que todos devem ter o direito de se inserir no mercado contestando os que já se encontram nele, buscando a melhor qualidade dos produtos e fixando preços mais competitivos (TAVARES, 2003, p.44).

O princípio da Livre Concorrência relaciona-se diretamente com o princípio da Livre Iniciativa, os dois em conjunto, possibilitam o equilíbrio de mercado assegurando, assegurando que não haja abusos e cumprindo as determinações da Carta Magna, como leciona José Afonso da Silva:

A livre concorrência está configurada no art. 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ele é uma manifestação da liberdade de iniciativa e, para garanti-la, a Constituição estatui que a lei reprimirá o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. Os dois dispositivos se complementam no mesmo objetivo. Visam tutelar o sistema de mercado e, especialmente, proteger a livre concorrência contra a tendência açambarcadora da concentração capitalista (DA SILVA, 1998, p.876)

Ao interpretar o texto constitucional, verifica-se que a Ordem Econômica é embasada em princípios como a livre iniciativa e a livre concorrência, sendo estes, princípios basilares de quaisquer atividades desenvolvidas no âmbito econômico e que a chegada de aplicativos como da empresa Uber ao Brasil trouxe inúmeras melhorias, tanto para a população quanto para o mercado, que em pouco tempo tiveram outra opção além daquela ofertada pelo monopólio dos táxis.

4.2 POSIÇÃO DOUTRINÁRIA

Através de pesquisas, percebeu-se que alguns doutrinadores já se manifestaram sobre a questão, entendendo que o princípio da livre iniciativa e livre concorrência são fundamentos favoráveis a permanência dos serviços de transporte ofertados pelas plataformas digitais. Dentre eles, José Gomes Canotilho:

E quanto ao “sistema Uber” a questão jurídica reside apenas aqui: a Constituição do Brasil e a legislação que a concretize impedem a livre

iniciativa e o livre exercício do trabalho, de profissão, de ofício e de serviços com base em tais meios? Ou, perguntado de outro modo, existirá alguma cláusula constitucional que habilite o legislador ordinário a restringir ou a inibir aquelas liberdades quando exercidas através ou com base em infra estruturas comunicacionais da Internet? Considerando apenas o tipo específico de serviços concretamente em causa, que, repetimos, nada tem hoje de anômalo (ao contrário, porventura, de outro tipo de serviços que circulam nas mesmas infra estruturas comunicacionais), não descortinamos razão alguma para concluir de modo diverso relativamente à doutrina constitucional que se expôs para a generalidade das actividades profissionais. Pelo que, também neste âmbito, devem vigorar, por princípio, todos os preceitos constitucionais relativos ao valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (artigo 1.º, IV), ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (artigo 5.º, XIII), à valorização do trabalho humano e na livre iniciativa em que se funda a ordem econômica do Brasil, tendo por fim assegurar a todos existência condigna, conforme os ditames da justiça social (artigo 170.º), ao primado do trabalho em que se funda a ordem social (artigo 193.º), ao princípio da livre concorrência (artigo 170.º, IV), à defesa do consumidor (artigo 170.º, V) e, conseqüentemente, à liberdade de acesso e o livre exercício de qualquer actividade económica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos na lei (§ único do artigo 170.º) (CANOTILHO, 2015, p. 26 e 27).

Cabe expor também, o que defende Daniel Sarmento:

É certo que a liberdade de concorrência, tal como a livre iniciativa, não é protegida pela Constituição de modo absoluto. Princípios constitucionais eventualmente colidentes, como a proteção ao meio ambiente, podem justificar a imposição de restrições proporcionais a esse importante princípio constitucional. Porém, no caso do UBER, como se verá adiante, não há qualquer razão legítima que justifique a restrição à concorrência, que não passa de tentativa de reserva de mercado para taxistas no transporte individual de passageiros. É certo que o transporte público individual de passageiros é atividade privativa dos taxistas, nos termos do art. 2º da Lei nº 12.468, que regulamentou a profissão de taxista, e que reza: (...) Contudo, não se concedeu aos taxistas o monopólio no exercício de toda a atividade de transporte individual de passageiros – que compreende as modalidades pública e privada (SARMENTO, 2015 p. 13 e 39).

Diante disto, superado o questionamento da constitucionalidade da empresa Uber e de sua permanência no mercado brasileiro, surge uma nova problemática: sendo constitucionalmente assegurado esse serviço inovador, como seria a regulamentação e quem legisla a respeito.

4.3 REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: QUEM PODE LEGISLAR?

Infraconstitucionalmente, havia uma legislação sobre Política de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), esta, deveria atender uma determinação constitucional para instituir parâmetros de desenvolvimento urbano, dentre eles mobilidade, acessibilidade e transporte urbano. De acordo com uma cartilha do Ministério das Cidades (2013):

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. Na Lei, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Importante observar que os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal (MINISTÉRIO DA CIDADES, 2013, p.5).

O problema é que a Lei 12.587/2012 foi instituída antes da chegada dos aplicativos de transporte de passageiros (meados de 2014), logo, não previa a questão da Uber, tampouco de outros aplicativos que começaram a chegar ao Brasil, assim, torna-se urgente a regulamentação dos serviços promovidos pelos aplicativos de transporte.

Perante a balbúrdia instituída em torno do assunto, surgem forças antagônicas: a classe dos taxistas, sugerindo que a regulamentação fosse bastante rígida, alegando inclusive que as empresas dos aplicativos de transporte, se utilizam de artifícios para a isenção de determinadas responsabilidades (AGÊNCIA CÂMARA NOTÍCIAS, 2018) e a classe dos motoristas de aplicativo, pedindo que a regulamentação se desse de forma flexível, já que anteriormente a questão da ilegalidade havia sido superada (UBER, 2018).

Em face deste cenário, o Congresso Nacional, no dia 26 (vinte e seis) de março de 2018 (dois mil e dezoito), decide pela alteração da Lei 12.587/2012 e publica a Lei 13.640/2018, determinando que:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do

inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal .

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar com a seguinte redação: X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Além de reconhecer a atividade de transporte individual de passageiros, a lei também confere aos Municípios e ao Distrito Federal competência exclusiva determinando que estes possam fiscalizar e regulamentar os serviços dos aplicativos, porém, estes devem observar algumas diretrizes:

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 .”

“ Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Ao que parece a 'Lei do Uber' (Lei 13.640/2018) inaugurou uma nova fase relativa aos conflitos que traziam não só insegurança jurídica, mas também carregavam o ambiente de trabalho tanto dos motoristas de aplicativo, quanto dos taxistas, ela é um marco para que se compreenda o papel destas duas forças opostas, que a partir de agora podem coexistir pelo menos com um pouco de estabilidade, lembrando que o mercado se expandiu e tem acompanhado as tendências tecnológicas, abrigando a todos.

4.4 POSICIONAMENTO DA JURISPRUDÊNCIA

O Poder Judiciário não se viu livre dos impasses envolvendo a empresa Uber. Em várias cidades brasileira ajuizaram-se ações propondo a proibição das atividades realizadas pela empresa e por seus motoristas parceiros, principalmente por sindicatos de taxistas, inconformados em ter que dividir o mercado com os novos trabalhadores. No mesmo sentido, motoristas do aplicativo Uber também saíram em defesa dos seus direitos, lançando mão dos mesmos artifícios (BUZANOVSKY, 2017, p.39).

Na maioria dos casos a Justiça manifestou-se favorável aos parceiros e a empresa Uber, tanto é que desde o início das atividades da plataforma, até a atualidade, mais de oitenta pedidos de suspensão e proibição das atividades foram contabilizados e nenhum deles logrou êxito, aliás, contrário a maioria destes pedidos, a Uber tem obtido inúmeras decisões reafirmando sua

legalidade, resultado disso é a presença da mesma em mais de 90 cidades brasileiras (UBER,2019).

A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449 (ADPF 449), protocolada em abril de 2017, transitou em julgado no dia 18 de setembro deste ano (2019). Segue decisão do Supremo Tribunal Federal, relatada pelo Exmo. Min. Luiz Fux, que julgou procedente a arguição para declarar inconstitucional a Lei Municipal de Fortaleza nº 10.553/2016:

Ementa: DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LIVRE INICIATIVA E DO VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º, IV), DA LIBERDADE PROFISSIONAL (ART. 5º, XIII), DA LIVRE CONCORRÊNCIA (ART. 170, CAPUT), DA DEFESA DO CONSUMIDOR (ART. 170, V) E DA BUSCA PELO PLENO EMPREGO (ART. 170, VIII). IMPOSSIBILIDADE DE ESTABELECIMENTO DE RESTRIÇÕES DE ENTRADA EM MERCADOS. MEDIDA DESPROPORCIONAL. NECESSIDADE DE REVISÃO JUDICIAL. MECANISMOS DE FREIOS E CONTRAPESOS. ADPF JULGADA PROCEDENTE. 1. A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental é cabível em face de lei municipal, adotando-se como parâmetro de controle preceito fundamental contido na Carta da República, ainda que também cabível em tese o controle à luz da Constituição Estadual perante o Tribunal de Justiça competente. (...) 4. A União possui competência privativa para legislar sobre “diretrizes da política nacional de transportes”, “trânsito e transporte” e “condições para o exercício de profissões” (art. 22, IX, XI e XVI, da CRFB), sendo vedado tanto a Municípios dispor sobre esses temas quanto à lei ordinária federal promover a sua delegação legislativa para entes federativos menores, considerando que o art. 22, parágrafo único, da Constituição faculta à Lei complementar autorizar apenas os Estados a legislar sobre questões específicas das referidas matérias. (...) O motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental inculpada no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em lei federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. 6. A liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República (...) 9. O exercício de atividades econômicas e profissionais por particulares deve ser protegido da coerção arbitrária por parte do Estado, competindo ao Judiciário, à luz do sistema de freios e contrapesos estabelecidos na Constituição brasileira, invalidar atos normativos que estabeleçam restrições desproporcionais à livre iniciativa e à liberdade profissional. (...) 11. A norma que proíbe o “uso de carros particulares cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas”

configura limitação desproporcional às liberdades de iniciativa (art. 1º, IV, e 170 da CRFB) e de profissão (art. 5º, XIII, da CRFB), a qual provoca restrição oligopolística do mercado em benefício de certo grupo e em detrimento da coletividade. Ademais, a análise empírica demonstra que os serviços de transporte privado por meio de aplicativos não diminuíram o mercado de atuação dos táxis. (...) 13. A proibição legal do livre exercício da profissão de transporte individual remunerado afronta o princípio da busca pelo pleno emprego, insculpido no art. 170, VIII, da Constituição, pois impede a abertura do mercado a novos entrantes, eventualmente interessados em migrar para a atividade como conseqüência da crise econômica, para promover indevidamente a manutenção do valor de permissões de táxi. (...) 16. A evolução tecnológica é capaz de superar problemas econômicos que tradicionalmente justificaram intervenções regulatórias, sendo exemplo a sensível redução de custos de transação e assimetria de informação por aplicativos de transporte individual privado, tornando despreciosa a padronização dos serviços de táxi pelo poder público. 17. Os benefícios gerados aos consumidores pela atuação de aplicativos de transporte individual de passageiros são documentados na literatura especializada, que aponta, mediante métodos de pesquisa empírica, excedente do consumidor, (...) consistente na diferença entre o benefício marginal na aquisição de um bem ou serviço e o valor efetivamente pago por ele, (...) por isso que a proibição da operação desses serviços alcança efeito inverso ao objetivo de defesa do consumidor imposto pelos artigos 5º, XXXII, e 170, V, da Constituição. 18. A Constituição impõe ao regulador, mesmo na tarefa de ordenação das cidades, a opção pela medida que não exerça restrições injustificáveis às liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional (art. 1º, IV, e 170; art. 5º, XIII, CRFB), sendo inequívoco que a necessidade de aperfeiçoar o uso das vias públicas não autoriza a criação de um oligopólio prejudicial a consumidores e potenciais prestadores de serviço no setor, notadamente quando há alternativas conhecidas para o atingimento da mesma finalidade e à vista de evidências empíricas sobre os benefícios gerados à fluidez do trânsito por aplicativos de transporte, tornando patente que a norma proibitiva nega “ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”, em contrariedade ao mandamento contido no art. 144, § 10, I, da Constituição, incluído pela Emenda Constitucional nº 82/2014. 19. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental julgada procedente para declarar inconstitucional a Lei Municipal de Fortaleza nº 10.553/2016, por ofensa aos artigos 1º, IV; 5º, caput, XIII e XXXII; 22, IX, XI e XVI; 144, § 10, I; 170, caput, IV, V e VIII; e 173, § 4º, todos da Carta Magna.(ADPF 449, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019).

A decisão acima descrita, trata de uma Lei sancionada em 2016 pelo município de Fortaleza, que fora um dos pioneiros a estabelecer um posicionamento tão rígido, para não se falar repressivo, referente a entrada e permanência no mercado das plataformas de transporte individual de passageiros. Talvez em um momento de pressão pública, o poder legislativo acaba decidindo de maneira imatura e deixa de considerar discussões mais profundas para ter a certeza que, de

fato, os aplicativos de transporte não trariam benefícios à sociedade ou seriam constituídos pela ilegalidade do serviço.

Mesmo iniciada há mais de 4 anos, passado todo esse tempo, a experiência da população mostra-se positiva e a convivência de tantas inovações tecnológicas no mercado, apesar de impactantes em um primeiro momento, tornam-se mais naturais a cada dia e esta decisão do Supremo Tribunal Federal é mais um demonstrativo dessa experiência, pois ela, em conjunto com a Constituição e leis como a Lei 13.640/2018 (Lei do Uber), vão aos poucos tecendo uma estrutura jurídica que consolida os serviços ofertados pelos aplicativos de transporte individual de passageiros.

5. UBER NA CAPITAL PARANAENSE

O processo de implementação do aplicativo Uber em Curitiba, como em outras cidades brasileiras, também foi alvo de mobilização e discussões. Porém, ao passo que, em outras cidades o poder Público não sabia como lidar com a questão, Curitiba já apresentava seu primeiro Decreto no ano de 2017.

O Prefeito Rafael Greca (PMN), decidiu pela regulamentação dos serviços de transporte individual de passageiros através do Decreto Municipal nº 1302/2017 e de acordo com o jornal Gazeta do Povo a decisão baseou-se em um projeto de lei que tramitou na Câmara dos Deputados:

Com 21 artigos, o texto estabelece uma série de regras, entre elas que a prefeitura tenha todas as informações sobre cada corrida e que os motoristas tenham certidão negativa de antecedentes criminais. Desde abril, quando a Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei jogando a responsabilidade de regulamentar esses aplicativos aos municípios, tramita na Câmara de Vereadores de Curitiba uma proposta nesse sentido. No entanto, diante da pressão dos dois lados – taxistas e motoristas de Uber – e da indefinição do projeto no Legislativo municipal, Greca decidiu estabelecer as regras para o setor por conta própria (GAZETA DO POVO; GARCIA, 2017).

Publicado no dia 19 de julho de 2017, o Decreto dispunha sobre o sistema de transporte privado individual a partir do compartilhamento de veículos e apesar de permitir a atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativo, estabeleceu uma

série de diretrizes, em especial ao que refere-se a autorização para a execução do serviço.

A autorização conferiu as Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado (nome dado às empresas como a Uber) a exclusividade do serviço, desde que fosse feito um credenciamento no próprio Município de Curitiba, o que também torna as “ATTC’s” responsáveis pelos motoristas prestadores de serviços e seus usuários.

Outra novidade foi a identificação dos carros que trabalhavam com o serviço de transporte:

Art. 6º Compete à ATTC: (...) VIII - fornecer ao motorista dístico de identificação da ATTC, o qual deverá ser exposto no para-brisa dianteiro do veículo em atividade e observar requisitos mínimos que garantam a plena identificação da ATTC (...) (DECRETO MUNICIPAL 1302/2017).

Além disso, o Decreto determina que a Urbanização de Curitiba S.A. (URBS) faça o acompanhamento, o desenvolvimento e a deliberação acerca dos parâmetros e das políticas públicas de fiscalização dos serviços de aplicativos de transporte individual de passageiros.

Somente em novembro de 2018, após a promulgação da Lei 13.640/2018, é publicado um novo Decreto. Segundo o canal de notícias Bem Paraná:

A Prefeitura publicou na quinta-feira (8/11) o decreto número 1229/2018, que regulamenta o transporte individual de passageiros compartilhado (ATTCs – Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado), os aplicativos de transporte. Pelo decreto, a Prefeitura estabelece novas regras que vão trazer melhorias para motoristas, usuários e condições de tráfego nas ruas de Curitiba. O emplacamento do veículo, antes restrito a Curitiba, agora pode ser feito em qualquer cidade do País. Outra novidade é que cada automóvel pode ter mais de dois motoristas credenciados, o que deve ajudar a evitar crescimento desnecessário da frota e congestionamentos, com o aumento do número de motoristas ofertantes por veículo. O tempo de fabricação dos veículos autorizados a trabalhar no transporte privado de passageiros também foi ampliado. Antes limitado a cinco anos, agora esse prazo máximo é de sete anos. Outro fator importante é que a idade veicular de sete anos está em consonância com a média dos parâmetros adotados nas principais capitais brasileiras em que o serviço opera com satisfatórios indicadores de qualidade. Para veículos elétricos ou adaptados para transporte de pessoas com deficiência o prazo permanece de até oito anos (BEM PARANÁ, 2018).

A última mudança que ocorre na legislação Municipal referente aos aplicativos de transporte, é uma ampliação da regulamentação, devido a ela, os

motoristas devem fazer um cadastro no site da URBS. O cadastro é gratuito e atende a uma reivindicação da classe dos taxistas. Segundo a Gazeta do Povo:

Foi publicado no Diário Oficial de Curitiba nesta quarta-feira (21) o novo decreto que regulamenta o trabalho de motoristas de aplicativos em Curitiba com a regulamentação de que todos os motoristas de apps terão que ser cadastrados na prefeitura. Com isso, a Urbs - empresa municipal que gerencia o transporte coletivo na cidade - deve começar o registro dos motoristas em seu site no prazo de 20 dias. Já a fiscalização deve começar em 60 dias. A fiscalização da Urbs será feita a partir da emissão de carteirinhas virtuais para os motoristas. Essas carteirinhas devem renovadas periodicamente, mas a prefeitura ainda não definiu o prazo de validade do documento (GAZETA DO POVO; SAWAF, 2018).

Apesar de não inovar muito, a cidade de Curitiba teve uma boa aceitação com relação às políticas de regulamentação dos serviços de transporte individual de passageiros. Apesar das pequenas mudanças, percebe-se um empenho por parte da administração Municipal para que haja melhorias no trânsito e para que a população tenha acesso a serviços que garantam qualidade e segurança.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos dizer que, a Globalização trouxe consigo novos parâmetros mundiais para a aplicação de tecnologia, voltada principalmente a informação e prestação de serviços. A inovação tecnológica pode ser percebida em muitos aspectos dentro da sociedade, desde modernização de produtos, até aplicação tecnológica em serviços voltados à população.

A economia compartilhada, fruto da Globalização, inaugurou uma série de serviços que anteriormente até existiam, mas não da maneira que são aplicados na atualidade. Redes de hotéis, restaurantes, transportes e até mesmo simples serviços de atendimento foram incorporando em seus sistemas novas tecnologias, baseadas na política de compartilhamento onde instantaneamente pode-se ter acesso aos produtos ou serviços desejados, bastando que o consumidor tenha um smartphone e instale o aplicativo desejado.

Empresas como a Uber conseguiram captar o momento exato para se estabelecer no mercado e aqui no Brasil não foi diferente, pois apesar de inúmeras

tentativas de boicote e proibição conseguem até hoje expandir suas atividades. Os aplicativos de transporte individual de passageiros ganharam força nos últimos 4 anos e conquistaram boa parte da sociedade, ofertando serviços que, em sua maioria, agradam a população, pois anteriormente não havia possibilidade de escolha e o serviço oferecido pelos taxistas era alvo de muitas críticas. Ainda assim, aplicativos como Uber não tomaram o lugar dos táxis, estes, gradativamente tem se adaptado e convivido com a inovação mercadológica.

No que tange a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros, através da Constituição foi possível garantir a legalidade dos mesmos, levando em conta a aplicação de princípios da Ordem Econômica como a livre iniciativa e livre concorrência. Na sequência os próprios municípios começam a aderir a política de aceitação dos aplicativos, regulamentando através de leis ou Decretos, o que é necessário para a permanência dos mesmos de acordo com as especificidades de cada cidade.

Por fim, a experiência da cidade de Curitiba também deixa evidente que há interesse do poder público em tornar a relação dos taxistas e motoristas de aplicativo, algo natural com o tempo. Os Decretos assinados pelo prefeito Greca são prova de que Curitiba aderiu os serviços de transporte individuais de passageiros e que estes permanecem se desenvolvendo e atendendo demandas da população.

Empresas como Uber, Aibnb, Ifood, Cabify e tantas outras encontram seu lugar e permanecem no mercado. Apesar de ser difícil imaginar mais inovações, diariamente surge algo diferente, mostrando a capacidade que a sociedade possui, incorporando a cada dia serviços e produtos inovadores, que antigamente pareciam tão distantes, mas que hoje estão na palma das mãos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEHS P. **Uber no brasil: regulamentação e economia compartilhada**. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <http://bit.ly/2nDv7XM> . Acesso em: 17 de set. de 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Organizado por Cláudio Brandão de Oliveira. Rio de Janeiro: Roma Victor, 2002. 320 p.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. Disponível em: <http://bit.ly/2nE4WAc>. Acesso em: 19 de set. de 2019.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Nota técnica: Análise dos Impactos Concorrenciais da Introdução do Aplicativo Uber no Mercado Relevante de Transporte Individual de Passageiros**. Disponível em: <http://bit.ly/2n27R5k>. Acesso em 22 de ago. de 2018.

BRASIL. Ministérios das Cidades. **Cartilha sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://bit.ly/2nzZ8aM> . Acesso em: 20 de set. de 2019.

BUZANOVSKY, Flávio Vilaça. **Os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência aplicados à controvérsia do aplicativo uber 2017**. Disponível em: <http://bit.ly/2IYA791>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

CAMPOS L.; CANAVEZES, S.. **Introdução à globalização**. Instituto Bento Jesus Caraça. Abril 2007. Disponível em: <http://bit.ly/2m8iZ0I> . Acesso em: 18 de set. de 2019.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Parecer Jurídico**. 2015. Disponível em: <http://bit.ly/2n7mNit>. Acesso em: 23 de set. de 2019.

CAPOZZI A.; HAYASHI, G.; CHIZZOLA, R. **Boletim de inovação e sustentabilidade - Economia compartilhada**. São Paulo, 2018. Disponível em: <http://bit.ly/2n4BGIE>. Acesso em: 22 de set. de 2019.

COELHO, L.; SILVA, L.; ANDRADE, M.; MAIA, M. **Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no Brasil**. Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. 2017. Disponível em: <http://bit.ly/2m5Z3ew>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

COMPARATO, Fábio Konder. **Regime constitucional de controle de preços no mercado**. In: Revista de Direito Público, n. 97. Belo Horizonte, 1991. Disponível em: <http://bit.ly/2lswXtl>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

CORDEIRO, J. V. B. M.; RIBEIRO, R. V. **Economia empresarial / FAE Business School**. Curitiba: Associação Franciscana de Ensino Senhor Bom Jesus, 2002. 70p. Coleção gestão empresarial.

FARIAS, F. M. V. **Avaliação da percepção de qualidade da prestação de serviço de transporte individual de passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://bit.ly/2lo9ZUu>. Acesso em: 18 de set. de 2019.

FELLÄNDER, A.; INGRAM, C.; TEIGLAND, R. **Sharing economy: embracing change with caution**. Fórum Empreendedor Sueco. Junho 2015. Disponível em: <http://bit.ly/2lxbvny>. Acesso em: 22 de ago. de 2019.

GARCIA, Euclides Lucas. Por Decreto, Greca regulamenta funcionamento de Uber em Curitiba. **Gazeta do Povo**. 2017. Disponível em: <http://bit.ly/2n5x2Uu>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na constituição de 1988, interpretação e crítica**. 13. Ed. São Paulo: Malheiros, 2008. <http://bit.ly/2lWI7sh>. Acesso em 20 de set. de 2019.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria de Acompanhamento Econômico Coordenação Geral de Defesa da Concorrência. **Nota Técnica n.º 06076/2017/DF, Regulação anticompetitiva do transporte remunerado individual de passageiros**. 2017. Disponível em: <http://bit.ly/2lsoTsW>. Acesso em: 24 de set. de 2019.

NEWTON, Araujo. Para taxistas, aplicativos usam economia colaborativa como manobra para evitar obrigações trabalhistas. **Câmara Legislativa Notícias**. 2018. Disponível em: <http://bit.ly/2nA1dU8>. Acesso em: 23 de set. de 2019.

ORTEGA, Flávia. **Lei 13.640/2018: Lei do Uber regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Jusbrasil. 2018. Disponível em:

OXERA ECONOMICS COUNCIL. **A fair share? The economics of the sharing economy**. Disponível em: <http://bit.ly/2mZUYJ4>. Acesso em: 22 de ago. de 2019.

PLANALTO. Lei 13.640/2018. Brasília. Março de 2018. Disponível em: <http://bit.ly/2nvUIHk>. Acesso em: 18 de set. de 2019.

PREFEITURA publica novas regras para aplicativos de transporte em Curitiba. **Bem Paraná**. 2018. Disponível em: <http://bit.ly/2lybLCM>. Acesso em: 21 de set. de 2019.

PROCURADORIA GERAL DA UNIÃO. **Parecer n° 43/2017**. 2017. Disponível em: <http://bit.ly/2lUrjAZ>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

RESENDE, G. M.; ANDRADE, R. C. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?**. Departamento de Estudos Econômicos - DEE. Brasília, 2018. Disponível em: <http://bit.ly/2m6sE7L>. Acesso em: 15 de set. de 2019.

SALOMÃO FILHO, Calixto. **Direito Concorrencial: as estruturas**. Malheiros. São Paulo. 2000.

SARMENTO, Daniel. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. 2015. Disponível em: <http://bit.ly/2n5q5CS>. Acesso em: 23 de set. de 2019.

SAWAF, Gabriel. Novo Decreto da Prefeitura de Curitiba vai cadastrar motoristas de apps em 20 dias. **Gazeta do Povo**. 2019. Disponível em: <http://bit.ly/2nG0uB1>. Acesso em: 24 de set. de 2019.

SILVA, José Afonso. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 15 ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº449 de 07 de abril de 2017**. Disponível em: <http://bit.ly/2mZGB7J>. Acesso em: 17 de set. de 2019.

TAXISTAS e motoristas do Uber se envolvem em conflitos em SP e no Rio. **Portal G1 São Paulo**. 2016. Disponível em: <https://glo.bo/2m6cH1e>. Acesso em: 20 de setembro de 2019.

UBER, 2019. **Lei do retrocesso**. Disponível em: <https://ubr.to/2nFJECj>. Acesso em: 20 de set. de 2019

UBER. 2019. **Fatos e dados sobre uber**. Disponível em: <https://ubr.to/2n1g5uF>. Acesso em: 20 de set. de 2019.

UNGHARE, C. A.; LUDWIG, G. C. **Economia compartilhada: uma alternativa estratégica para as instituições financeiras**. Macaé/RJ. Disponível em: <http://bit.ly/2lrZe3A>. Acesso em: 24/09/2019. Acesso em: 30 de ago. de 2019.